



TRAFIKVERKET

SAMRÅDSHANDLING

2020-03-25

# Samrådshandlingens syfte

Under planprocessen ska samråd hållas om vägens lokalisering (var?), utformning (varför ser anläggningen ut som den gör?) och miljöpåverkan. Den nya vägdragningen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Vägplanen ska därför samrådas med länsstyrelse, berörd kommun och enskilda som särskilt berörs samt även övriga statliga myndigheter, allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

I och med att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram och samrådas. Samrådshandlingen inkluderar därför information om miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och omfattning.

Ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk för vägen ska alltid erbjudas en möjlighet till minst ett samrådsmöte på orten. Denna grupp kommer skriftligen, per brev, att erbjudas en sådan möjlighet.

Synpunkter sammanfattas och kommenteras löpande under planprocessen i en samrådsredogörelse utan att peka ut uppgiftslämnaren (Dataskyddsförordningen, GDPR).

Miljökonsekvensbeskrivningen tillsammans med samrådsredogörelsen kommer skickas in till Länsstyrelsen i Norrbotten för godkännande.

# Synpunkter

Samrådstid och inhämtande av synpunkter pågår mellan 2020-03-25 till 2020-04-07.

Synpunkter på samrådshandlingen lämnas **senast 7 april 2020** via:

- Webbformuläret på [www.trafikverket.se/liikavaara](http://www.trafikverket.se/liikavaara)
- E-post till [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)
- Brev till Trafikverket, ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge

**Märk din synpunkt med TRV 2018/113448**

# Innehåll

Inledning - Bakgrund och förutsättningar

Ny väg – så här planerar vi

Förslag till ny dragning av ny E10

- Studerade alternativ
- Redovisning alternativ A
- Redovisning alternativ B
- Sammanställning och beslut
- Utformning av vald linje
- Illustrationskartor över vald linje

Miljökonsekvenser

Markförvärv och ersättningsfrågor

# Inledning - bakgrund

Boliden tänker öppna en ny dagbrottsgruva söder om Liikavaara by, i närheten av Aitikgruvan i Gällivare kommun. Den nya gruvans placering innebär att E10 måste flyttas.

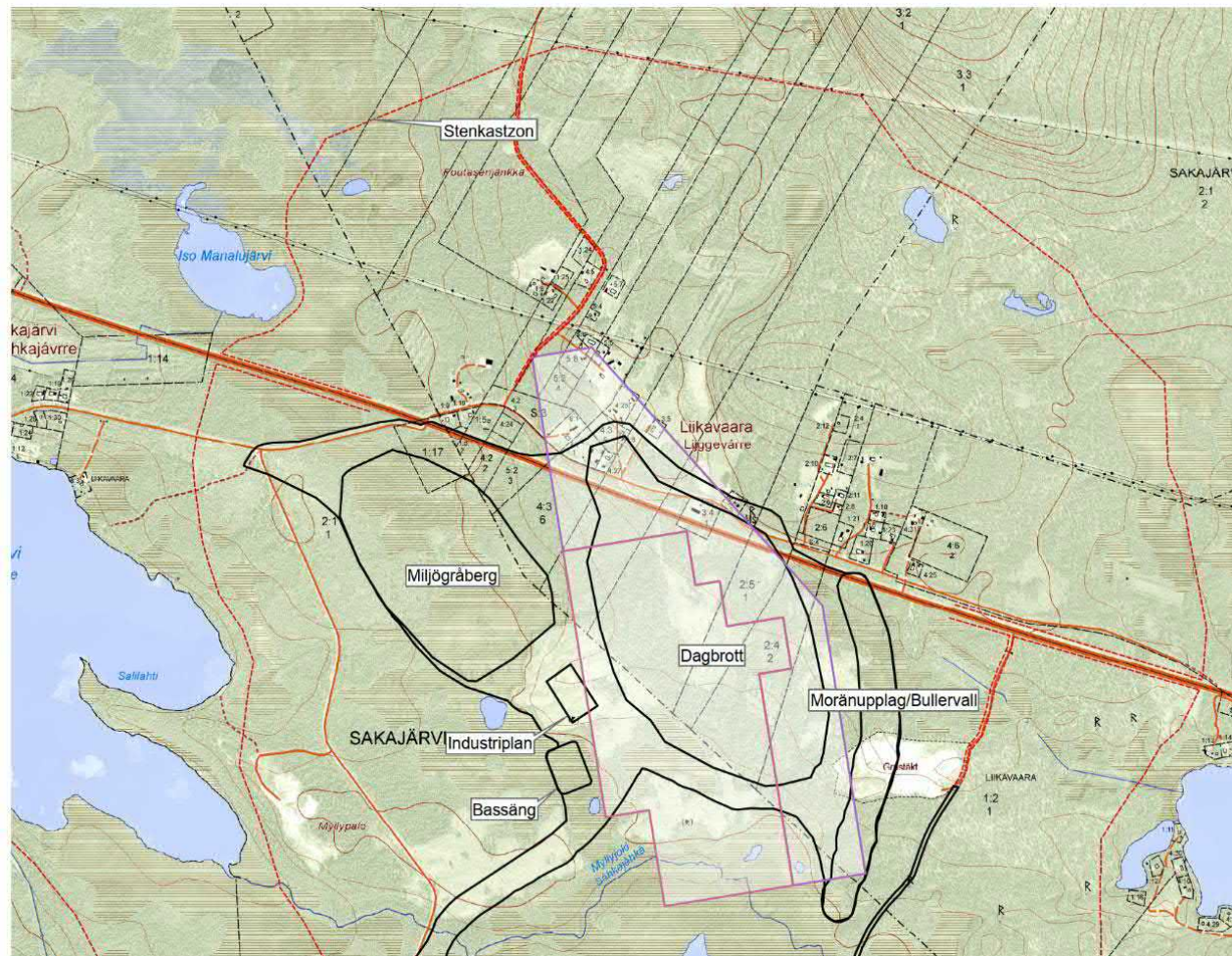
Den nya sträckningen av E10 kommer att dras norr om befintlig väg i området och omfattar dragning av ca 3 km ny väg. Sträckningens exakta placering kommer att utredas under projektets gång.



# Inledning - förutsättningar

Boliden har idag en bearbetningskoncession på delar av mineraliseringen (Liikavaara K nr 1) och har ansökt om en kompletterande koncession för resterande delar (Liikavaara K nr 2). Boliden har även ansökt om tillstånd för att kunna börja bryta malmen i Liikavaara med planerad start år 2023. Ett tillstånd innebär att en sträcka på ca 2 km av nuvarande E10 behöver ledas om till följd av dagbrottets utformning.

Runt det planerade dagbrottet kommer Boliden att anlägga ett industristängsel omkring 1200 m från gruvkant. Området är den säkerhetszon dit stenar kan kastas vid sprängning i gruvan – detta område kallas stenkastzon. Syftet med stängslet är att förhindra obehöriga, samt ren och stora däggdjur att ta sig in i området.



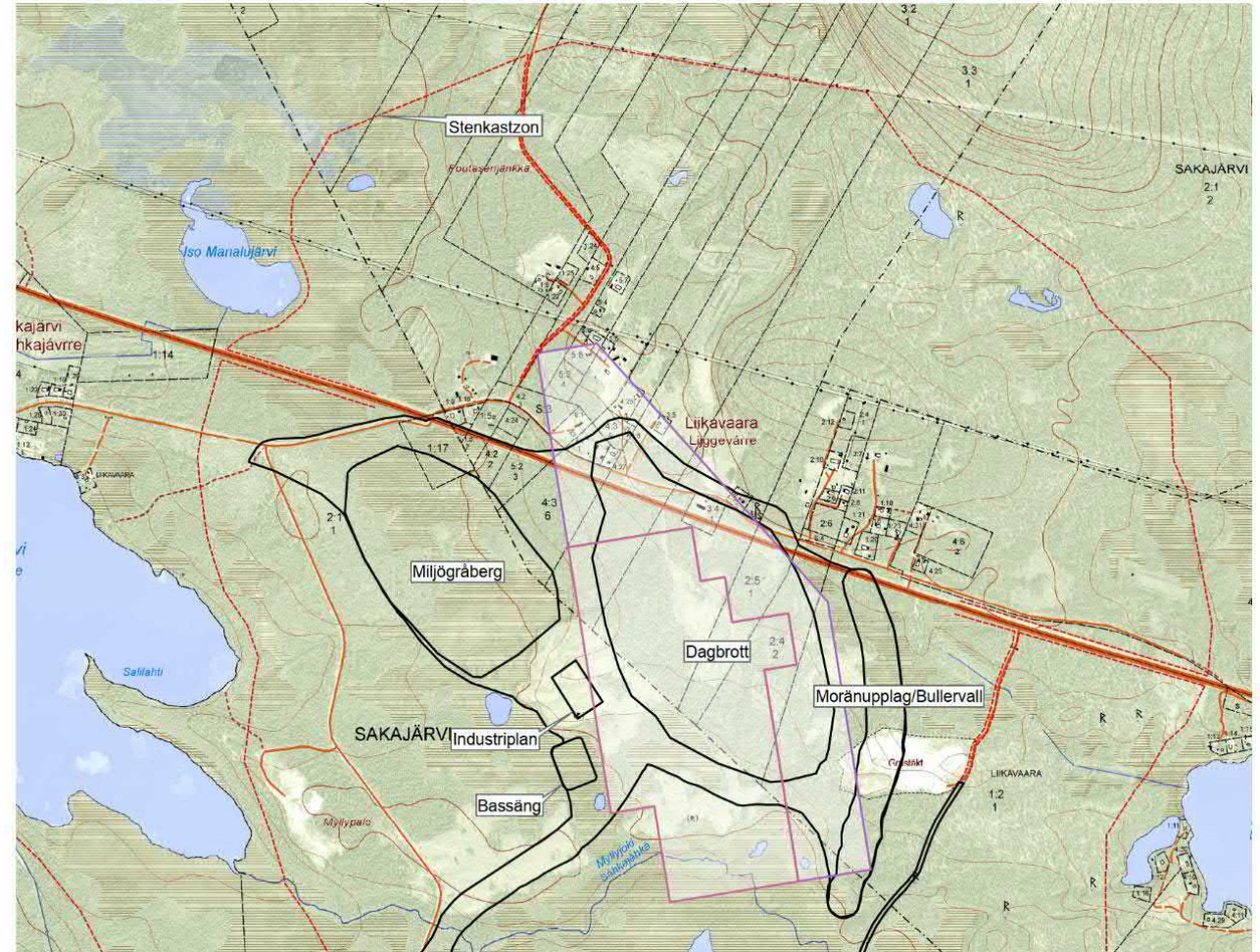
# Inledning - förutsättningar

Utredningsområdet avgränsas av E10 i söder och strax utanför gruvverksamhetens stenkastzon i öst, norr och väst.

Minsta tillåtna avstånd från vägområde till gruvkant är 100 m.

Alla fastigheter inom stenkastzonen kommer att förvärfvas av Boliden.

Vid vägdragning genom stenkastzonen kommer E10 att behöva stängas av vid sprängning. Sprängning kommer i så fall ske vid lågtrafikerade tidpunkter.



# Ny väg – så här planerar vi

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild process som styrs av lagar. Den leder slutligen fram till en vägplan. Processen kallas för planläggningsprocess, och arbetet med att ta fram en vägplan kallas för planläggning. I planläggningsprocessen utreds VAR vägen kommer att placeras och HUR den kommer att se ut. Även vägens påverkan på miljön utreds.

Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa lägen på vägen, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

## Samråd

Genom samråd ska den som avser att bygga vägen utbyta information med och inhämta synpunkter från berörda enskilda, myndigheter och organisationer under planeringsprocessen.

Samråd kan vara såväl muntligt som skriftligt. Antalet samrådstillfällen ska anpassas så att samrådskretsen ges möjlighet att förstå och påverka projektets inriktning. Formerna för samrådet och antalet samrådstillfällen får anpassas till omständigheterna i det enskilda fallet.

Ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk för vägen ska dock alltid erbjudas minst ett samrådsmöte på orten.

Synpunkterna från samråden sammanställs kortfattat i en samrådsredogörelse där vi också redovisar vad vi gjort med anledning av synpunkterna.



# Ny väg – så här planerar vi

## Hantering och redovisning av miljöfrågor

Redan i början av planläggningen ska vi ta fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen tar sedan beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, det vill säga om projektet påverkar miljön i närheten av vägen på ett väsentligt sätt. Detta beslut tas tidigt i planläggningen. Om ett vägprojekt antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. Det finns särskilda lagkrav som reglerar arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och vad den ska innehålla. Länsstyrelsen ska godkänna miljökonsekvensbeskrivningen innan den ingår som underlag i planförslaget. En miljökonsekvensbeskrivning ska behandla miljökvaliteter i området, bland annat boendemiljön och hälsoaspekter för de boende, stadsmiljön som helhet och natur- och kulturlandskapet. Den ska även beskriva projektets miljöpåverkan och förslag till försiktighets- och skyddsåtgärder.

# Ny väg – så här planerar vi

## Planlägningsprocessen leder fram till en vägplan.

När samråden är klara och det färdiga vägförslaget (färdig ”produkt”) kungörs för allmänhetens granskning, ska vägplanen innehålla en karta (benämnd plankarta). Kartan visar vägens sträckning och vägens huvudsakliga utformning. Den ska också innehålla uppgifter om den mark eller det utrymme som behöver tas i anspråk för vägen (vägrätt, inskränkt vägrätt) och ytor för att bygga vägen (tillfällig nyttjanderätt).

Har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats, ska denna kungöras och hållas tillgänglig på samma sätt som vägplanen.

Innan vägförslaget kungörs för allmänhetens granskning illustreras förslaget på en eller flera illustrationskartor, ofta på en satellitbild.

Från det att planförslaget börjar tas fram och till dess att planen kungörs för allmänhetens granskning, sker en kontinuerlig sammanställning av genomförda samråd och vad synpunkterna i huvudsak har handlat om. Där redogör vi också för vilka synpunkter som vi har beaktat och hur dessa synpunkter har påverkat utformningen och valet av åtgärder för att förebygga skador, till exempel skyddsåtgärder för att minska bullerstörningar.

Vi ska även motivera varför vissa synpunkter inte har beaktats och vilka skyddsåtgärder som vi inte har bedömt vara motiverade. I övrigt ska planen innehålla de illustrationer och den information som behövs för att förstå projektet.

# Ny väg – så här planerar vi

## Vägplanen fastställs

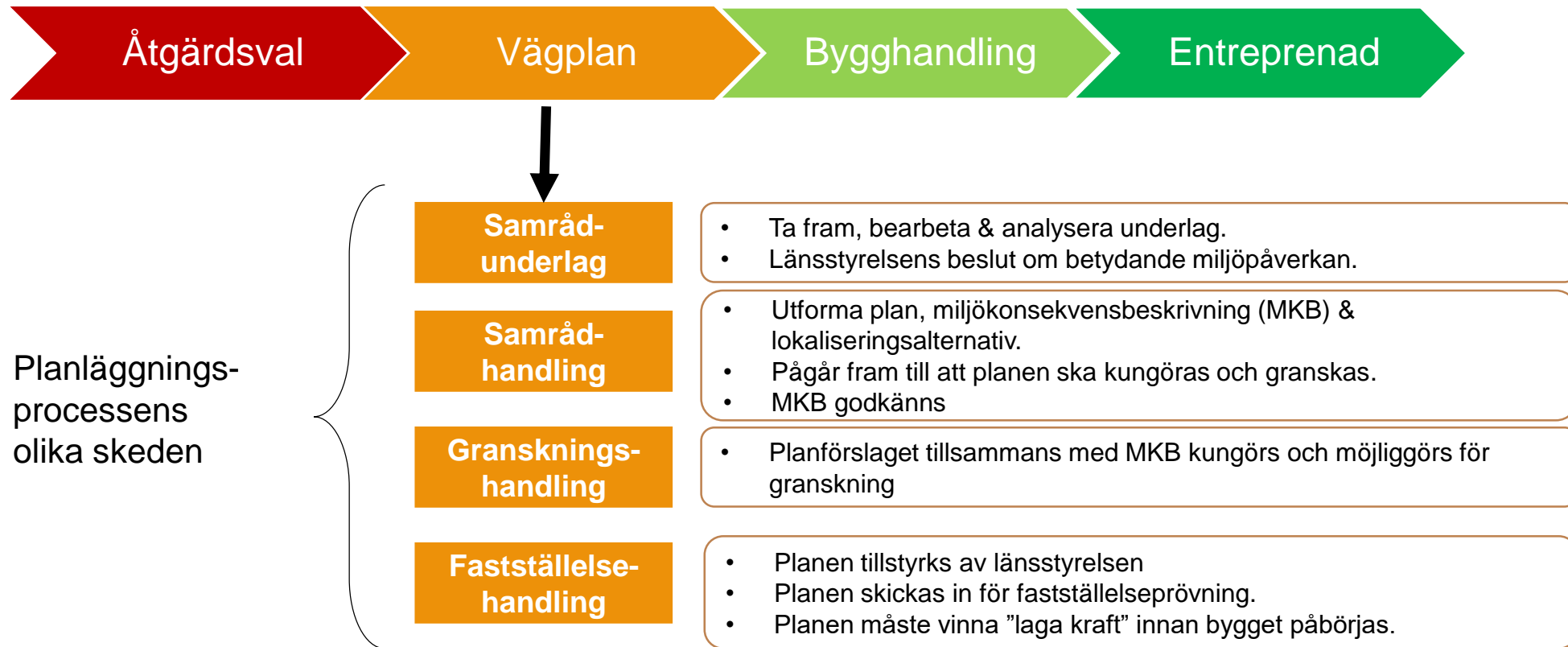
Om inga ändringar är aktuella efter det att vägplanen har kungjorts för allmänhetens granskning överlämnas planen för tillstyrkan (godkännande) till länsstyrelsen. I de fall länsstyrelsen tillstyrker projektet och det finns finansiering för byggandet, skickar väghållningsmyndigheten (Trafikverket region nord) planen med tillhörande dokumentation för fastställelseprövning till Trafikverkets centrala funktion Juridik och planprövning.

Fastställelseprövning innebär att projektets påverkan på miljö, hälsa, intrång och olägenheter med mera prövas i sin helhet.

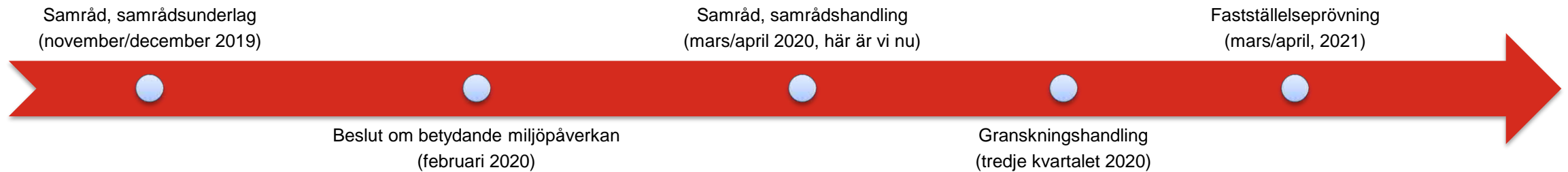
Planen fastställs om Trafikverket vid prövningen kommer fram till att den kan godtas och att fördelarna för allmänheten överväger de olägenheter projektet orsakar enskilda intressen.

Fastställelsebeslutet kan överklagas till regeringen.

# Ny väg – så här planerar vi



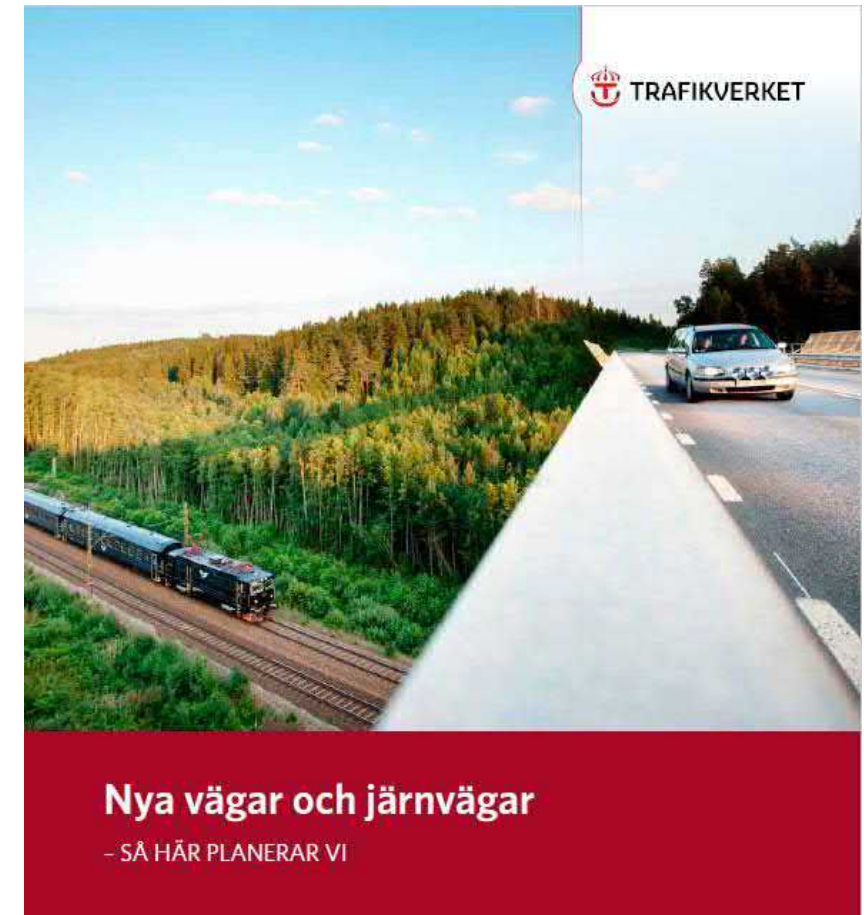
# Ny väg – så här planerar vi



# Ny väg – så här planerar vi

Mer information om hur trafikverket planerar vägar finns att läsa i broschyren Nya vägar och järnvägar – så här planerar vi

Broschyren finns på [trafikverket.se](https://trafikverket.se) eller på denna [länk](#)

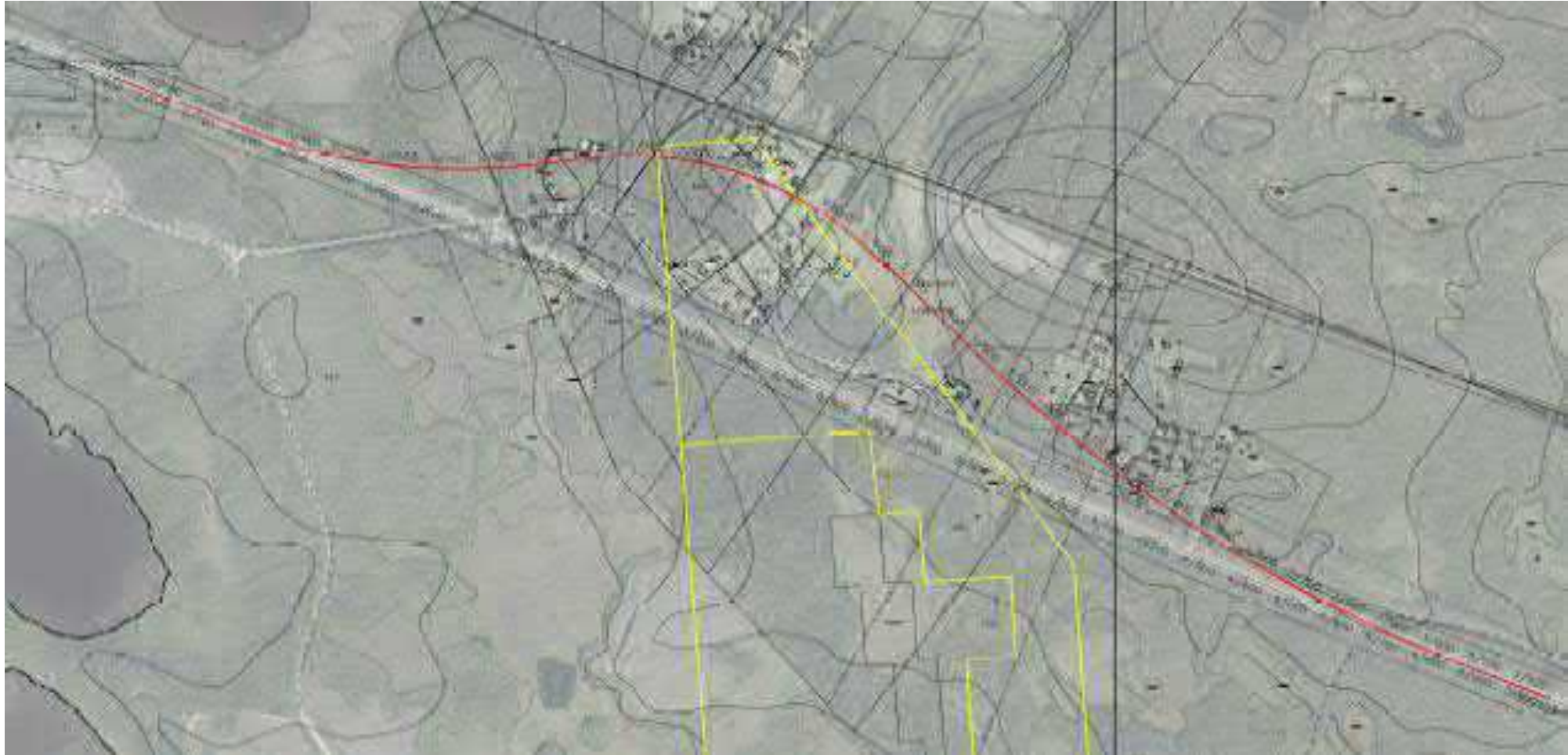


# Studerade alternativ

- Ett antal varianter av lösningar inom utredningsområdet har utretts.
- Efter en första optimering har 2 alternativa vägdragningsalternativ tagits fram, (Alt A och Alt B).
- En linje utanför stenkastzonen har förkastats tidigt med motiveringen:
  - *Ett vägalternativ utanför stenkastzonen medför, jämfört med övriga alternativ innanför, att betydligt större markanspråk och större negativa effekter för markanvändningen och de areella näringarna i området skulle påverkas. Vidare bedöms gruvans driftstid på 8 år inte motivera den påverkan som väntas bli av ett längre vägalternativ som sträcker sig utanför stenkastzonen.*

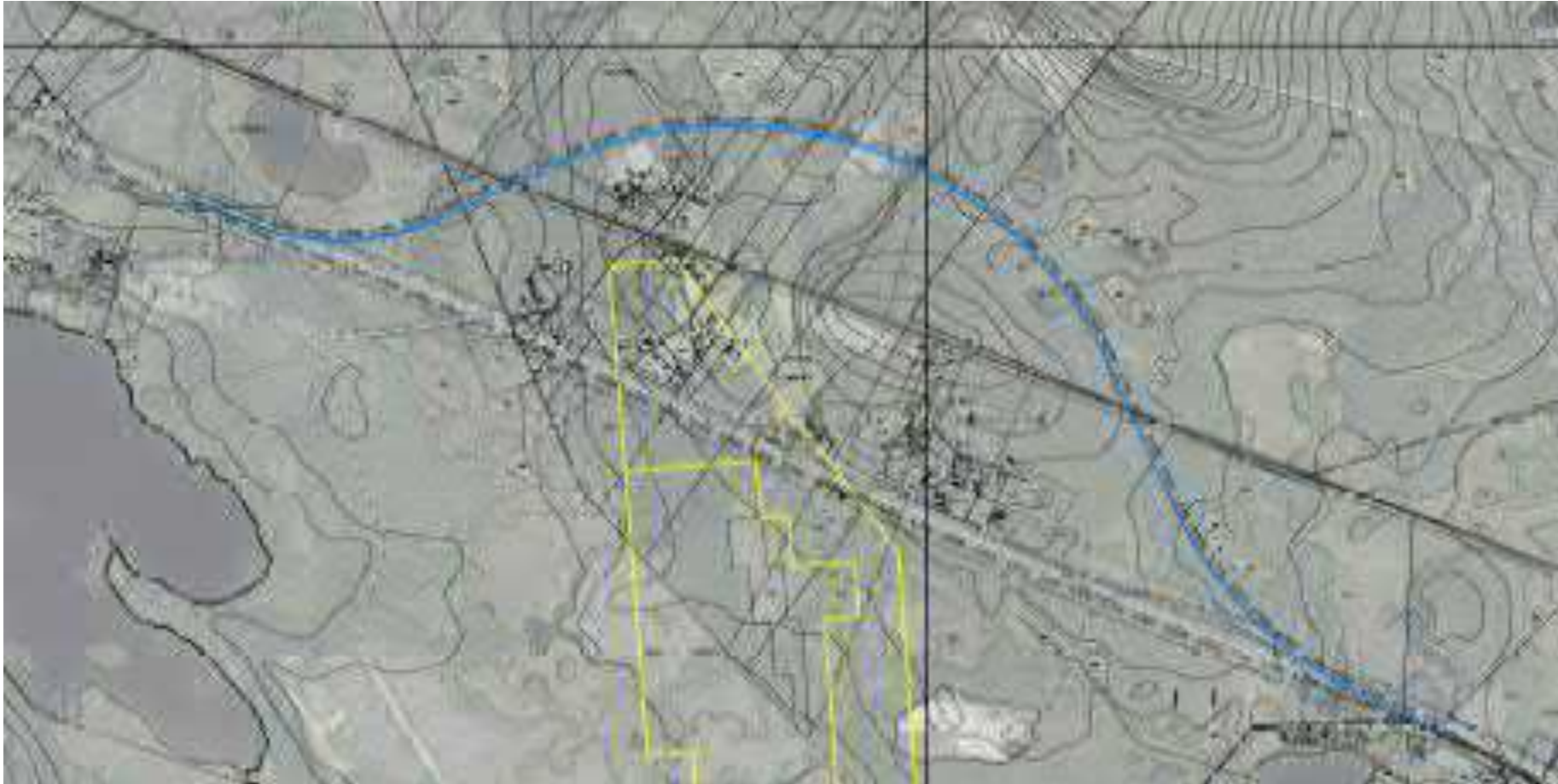


# Presentation av alternativ A





# Presentation av alternativ B



# Sammanställning och beslut

- Alternativen har jämförts mot varandra utifrån satta projektmål.
- Positivt betyder att det har fördelar jämfört med Negativt.
- "Ej alternativavskiljande": betyder att aspekten inte medför någon egentlig skillnad mellan de två alternativen, varför den ej utvärderats vidare.
- "Ej värderad": betyder att aspekten kräver mer djupgående analyser vilka sker i ett senare skede i projektet. En tidig bedömning är dock att dessa ej kommer att påverka val av alternativ.
- "Måluppfyllelse": beskriver en samlad bedömning av hur väl mål utifrån, Funktion – Hänsyn – Ekonomi, uppfylls i projektet.
- Sammantaget föreslås alternativ A vara det alternativ som det fortsatta arbetet inriktar sig på.
- Den enskilt största parametern som talar för Alternativ A är att vägen blir den kortaste, vilket medför en lägre;
  - Anläggningskostnad
  - Drift- och underhållskostnad
  - Lägre energiförbrukning
  - Restid.

|                         |                                       | ALT A                  | ALT B                  |
|-------------------------|---------------------------------------|------------------------|------------------------|
| FUNKTION                | <b>TILLGÄNGLIGHET</b>                 |                        |                        |
|                         | Tillgänglighet till Boliden           | Ej alternativskiljande | Ej alternativskiljande |
|                         | Tillgänglighet under byggtid          | Ej alternativskiljande | Ej alternativskiljande |
|                         | Undvika restidsförändringar           | Positiv                | Negativ                |
| HÄNSYN                  | <b>SÄKERHET</b>                       |                        |                        |
|                         | Trygg och säker miljö för trafikanter | Ej alternativskiljande | Ej alternativskiljande |
|                         | Undvika ren- och viltolyckor          | Ej alternativskiljande | Ej alternativskiljande |
|                         | <b>MILJÖ OCH HÄLSA</b>                |                        |                        |
|                         | Bibehålla kvalitet för naturvärden    | Negativ                | Positiv                |
|                         | Bibehålla kvalitet för kulturvärden   | Ej alternativskiljande | Ej alternativskiljande |
|                         | Energiförbrukning                     |                        |                        |
|                         | -masshantering                        | Ej värderad            | Ej värderad            |
| -transporter            | ca 3 300 m                            | ca 4 600 m             |                        |
|                         | Anpassningar till landskapet          | Ej värderad            | Ej värderad            |
| EKONOMI                 | <b>EKONOMI</b>                        |                        |                        |
|                         | Anläggningskostnad                    | ca 83 miljoner kr      | ca 115 miljoner kr     |
|                         | Drift och underhållskostnad           | Positiv                | Negativ                |
| MÅLUPPFYLLELSE          | Funktion                              | Mycket god             | God                    |
|                         | Hänsyn                                | God                    | God                    |
|                         | Ekonomi                               | Mycket god             | Mindre god             |
| <b>SAMLAD BEDÖMNING</b> |                                       | Förelaget alternativ   |                        |

# Utformning av vald linje

- Vägbredd 9 meter
- Stigningsfält (omkörningsfil) i södergående körfält upp för backen.
- Lutning stigningsfält 3,5 % (*jämför med 6 % för Muorjevaarabackarna idag*)
- Där E10 passerar genom stenkastzonen kommer Boliden att anlägga industristängsel på båda sidor om vägen.
- Befintlig skogsbilväg norrut ansluts till ny E10 med grind i industristängslet.
- Befintlig skogsbilväg söderut ansluts E10 via byväg till Laurajärvi.
- Inga övriga anslutningar planeras.

# Illustrationskartor över väglinje

Illustrationskartor finns på [www.trafikverket.se/liikavaara](http://www.trafikverket.se/liikavaara)

På illustrationskartorna visas

- Vägens dragning i terrängen
- Landskapsanpassningar och eventuella åtgärder med visualisering, vägledning, av ny vegetation.
- Stängsel
- Stigningsfältet
- Anslutning / funktion för skogsbilvägen

# Miljökonsekvensbeskrivning


- Länsstyrelsen har beslutat att projektet kan innebära betydande miljöpåverkan, en miljökonsekvensbeskrivning ska därmed upprättas.
- Då projektet innebär betydande miljöpåverkan ska samrådet även avse avgränsning av och innehåll i miljökonsekvensbeskrivningen
- Innan vägplanen kan kungöras för granskning ska Länsstyrelsen i Norrbottens län godkänna framtagna miljökonsekvensbeskrivning

# Syftet med miljökonsekvensbeskrivning

- Syftet med en miljökonsekvensbeskrivning är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade vägätgärden kan medföra (Miljöbalken 6 kap):
  - på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö.
  - på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt.
  - på annan hushållning med material, råvaror och energi.
- Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av effekterna på människors hälsa och miljön.

# Innehåll i miljökonsekvensbeskrivning

1. ICKE TEKNISK SAMMANFATTNING
2. PROJEKTET
3. PLANLÄGGNINGSPROCESSEN
4. TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT
5. MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGENS AVGRÄNSNING SAMT GENOMFÖRANDE
6. MÅL OCH REGELVERK
7. ALTERNATIVREDOVISNING
8. NULÄGESBESKRIVNING
10. KONSEKVENSER AV VÄGFÖRSLAGET
11. KUMULATIVA EFFEKTER
12. PÅVERKAN UNDER BYGGTIDEN
13. MÅLUPPFYLLELSE OCH SAMLAD BEDÖMNING
14. FÖRSLAG TILL UPPFÖLJNING
15. SAKPRÖVNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN OCH KULTURMILJÖLAGEN
16. REFERENSER
17. MEDLEMMARNAS SAKKUNSKAP

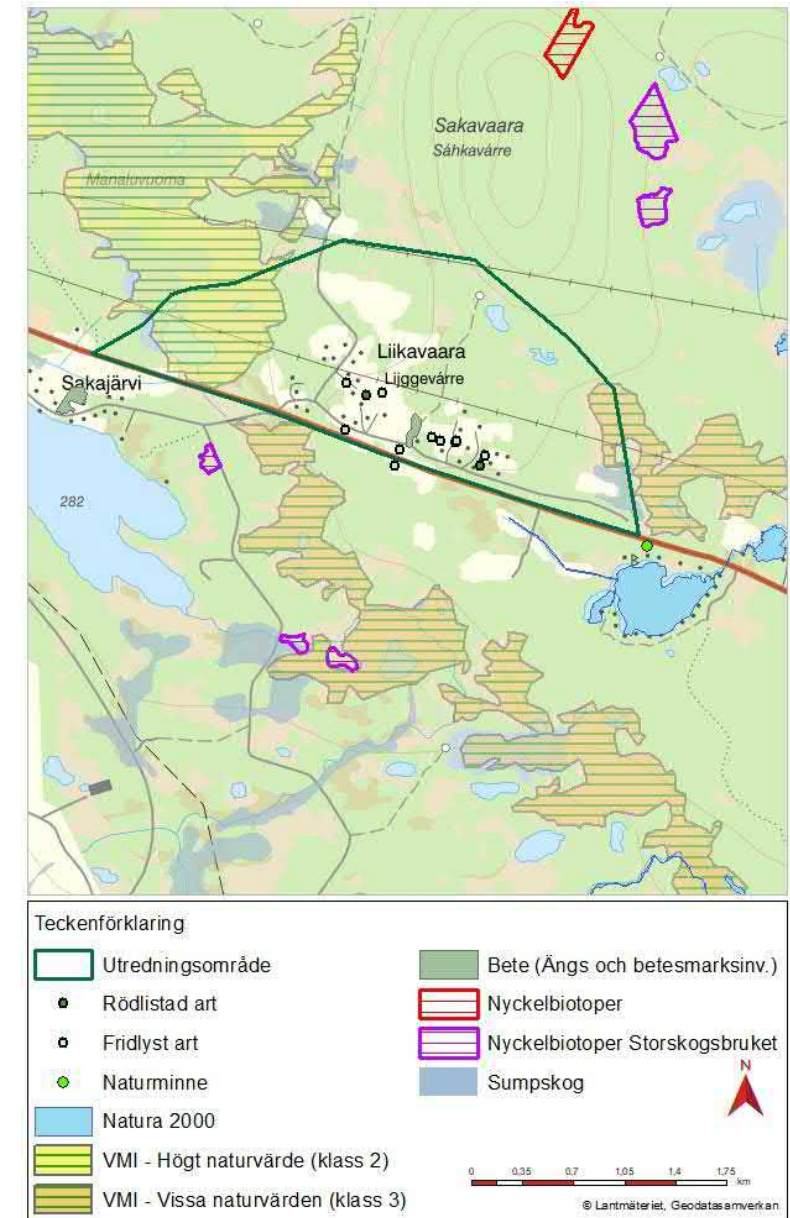


|      |                                    |
|------|------------------------------------|
| 10.1 | Riksintressen och skyddade områden |
| 10.2 | Rennäring                          |
| 10.3 | Naturmiljö                         |
| 10.4 | Kulturmiljö                        |
| 10.5 | Landskap                           |
| 10.6 | Areella näringar                   |
| 10.7 | Yt- och grundvatten                |

# Förutsättningar Naturmiljö

- Länsstyrelsens Våtmarksinventering
- Betesmark registrerad i Ängs- och betesmarksinventeringen
- Naturvärdesinventering genomförd 2017 – fridlysta och rödlistade arter påträffade
  - Höstlåsbräken (Fridlyst, NT)
  - Månlåsbräken (NT)
  - Plattlummer (Fridlyst)
  - Revlummer (Fridlyst)

Bilden till höger visar en sammanställning av naturmiljön i området

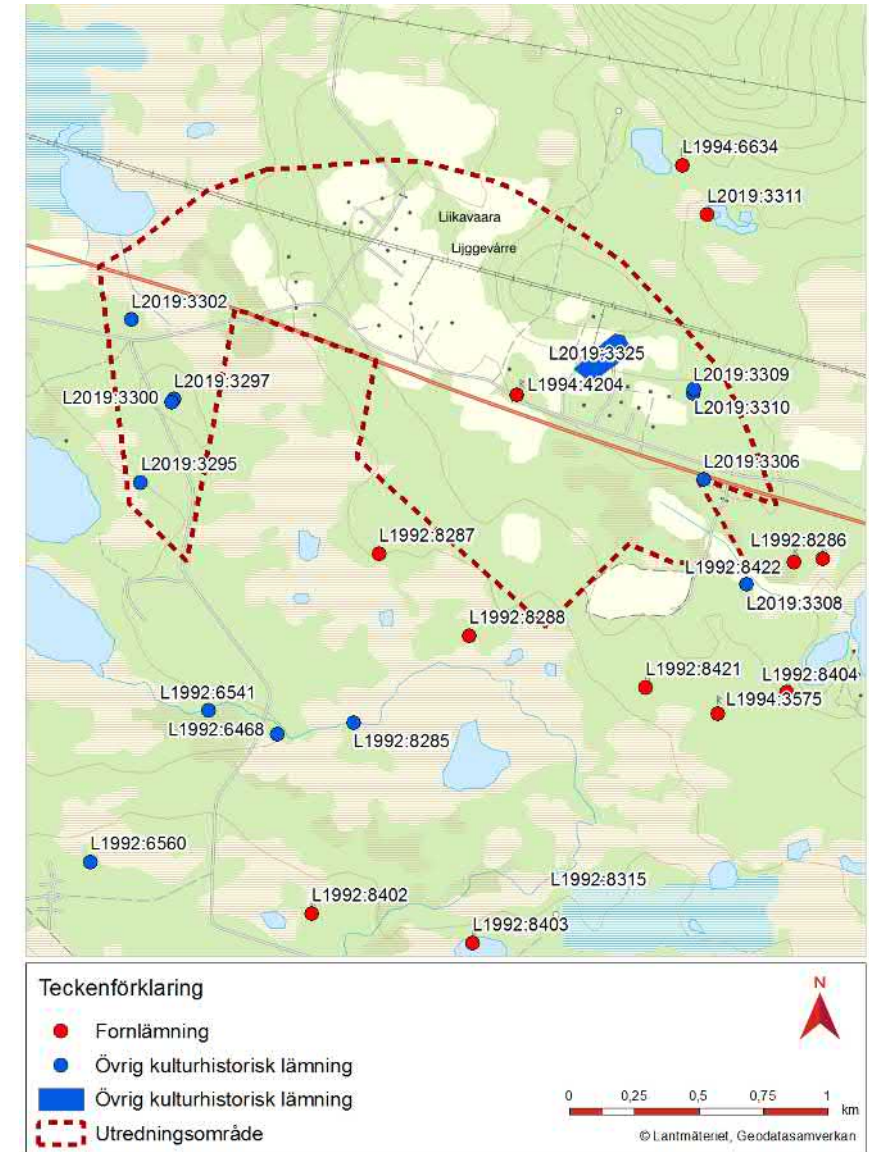




# Förutsättningar Kulturmiljö

- Arkeologisk utredning 2019
- Milstolpe/milsten (L1994:4204) – ev. flytt i samråd med LST
- Övriga kulturhistoriska lämningar
  - Bytomt (L2019:3325), LST beslutar om ev. arkeologisk undersökning
  - Husgrund och begravningsplats för husdjur (L2019:3310 och 3309)

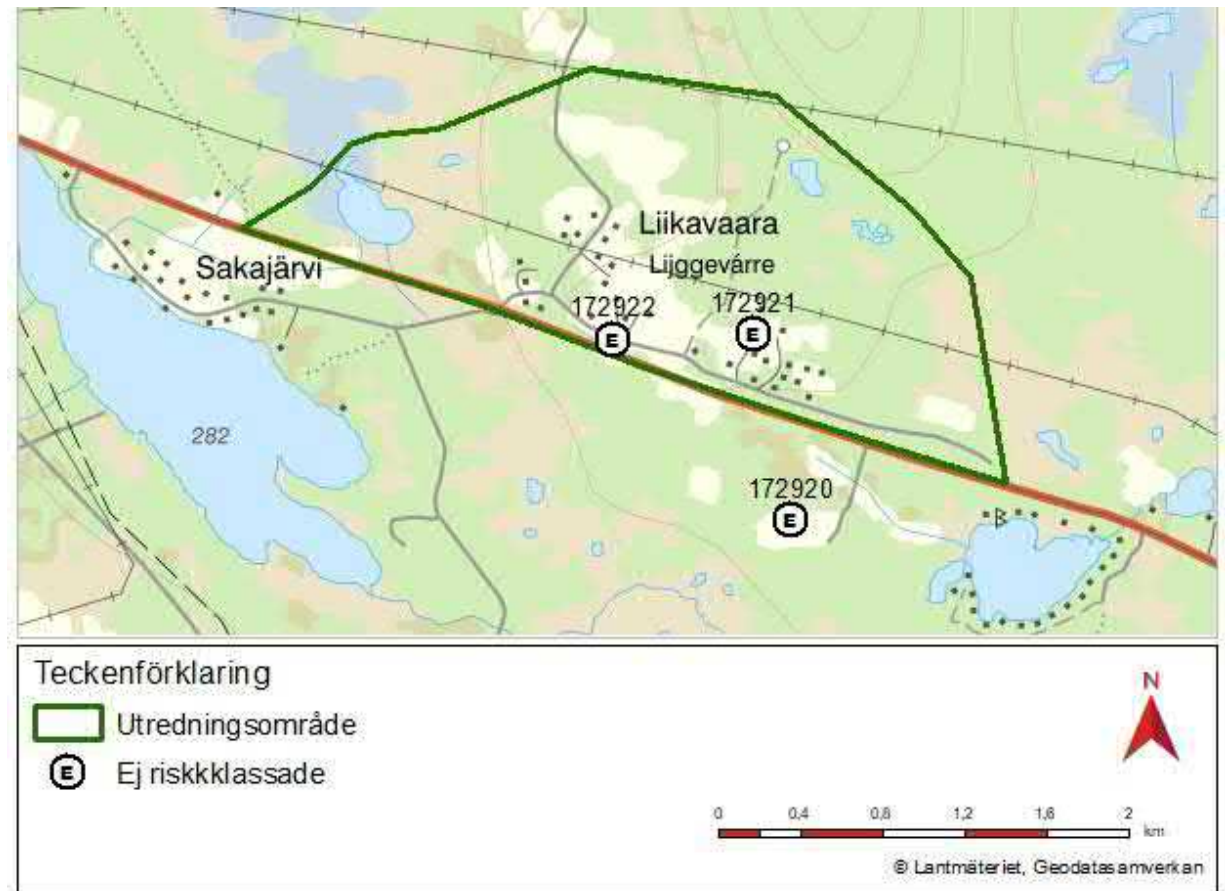
Bilden till höger visar en sammanställning av kulturmiljön i området



# Potentiellt förorenande objekt

- Id 172921  
Status: objektet är identifierat  
Primär bransch: Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier.  
Ej riskklassad
- Id 172922  
Status: objektet är identifierat  
Primär bransch: Ytbehandling av metaller mekaniska/fysikaliska processer.  
Ej riskklassad

Bilden till höger visar potentiellt förorenade objekt i området



# Områden som kommer beakta i miljökonsekvensbeskrivningen

- Naturvärden ska beaktas i anslutning till öppna hagmarker (ord i samrådsunderlag)
- Begränsa risken ren- och viltolyckor på E10
- Begränsa påverkan på forn- och kulturlämningar
- Lokalisering av ny vägsträckning utifrån landskap och intrång i naturområden
- Hantering av massor



# Avgränsningar

- Vägplanen förutsätter att Boliden får tillstånd för utökad gruvbrytning och att samtliga fastigheter inom stenkastzonen förvärvas. I och med detta kommer inte buller från trafiken att beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen.
- Rivning av den befintliga sträckan av E10 som utgår ur allmänt vägunderhåll ingår inte i projektet. Sträckan kommer överlåtas till Boliden.

# Länsstyrelsens påtalade fokusområden

Länsstyrelsen bedömer att projektet kan komma att innebära betydande miljöpåverkan genom det omfattande ianspråktagandet av ny mark som projektet innebär i kombination med påverkan på riksintresse för rennärning och kommunikationer.

Följande delar noteras särskilt i länsstyrelsens beslut:

- Generellt biotopskydd – Småvatten i jordbruksmark
- Topplåsbräken – ej påträffad men kan förekomma
- Avstängning av vägen vid sprängning
- Begränsa risken för att renar och vilt kommer in på E10 samt åtgärder för att renar som tagit sig in ska ta sig ut
- Milstolpe, fornlämning, bör flyttas i samråd med länsstyrelsen
- Effekter av ett förändrat klimat i området

Dessa områden kommer beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen

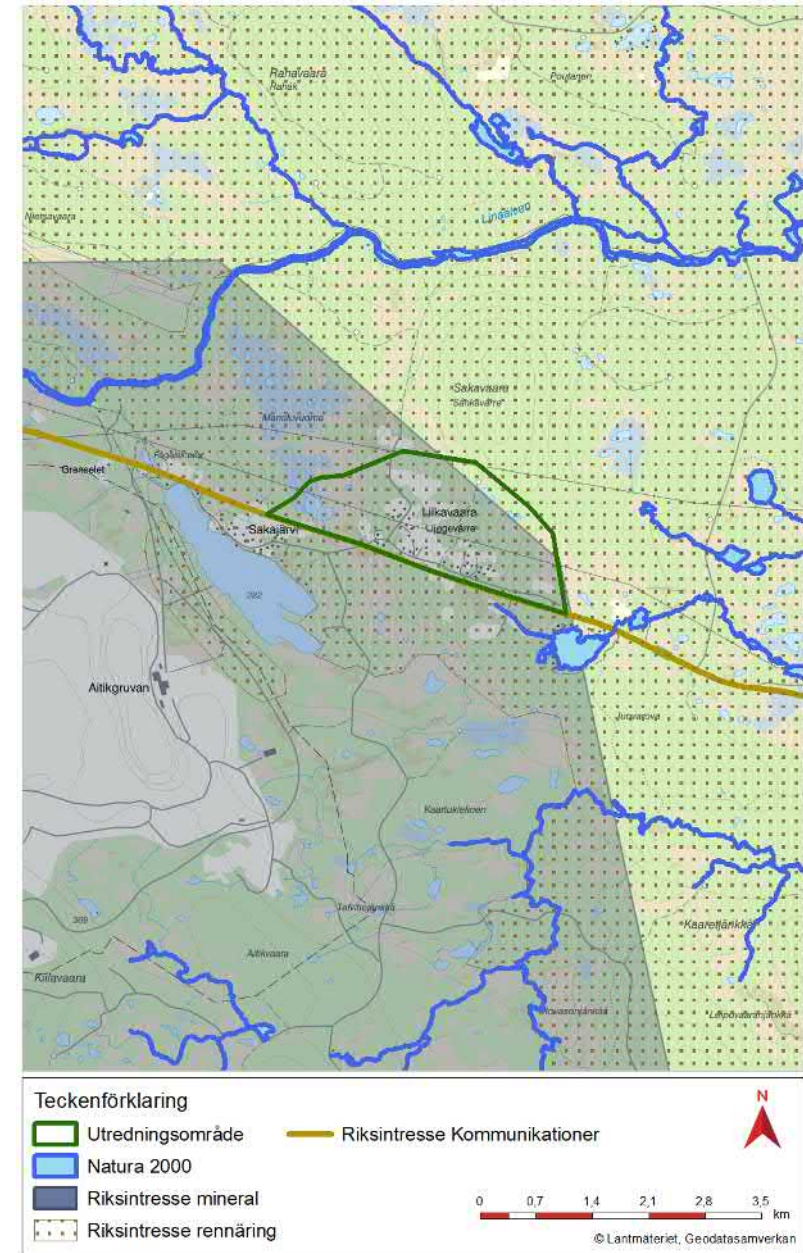


© Sebastian Sundberg/ArtDatabanken

*Topplåsbräken*

# Skyddade områden

- Riksintresse rennäring
- Natura 2000 (berörs inte)
- Riksintresse mineral
- Riksintresse kommunikationer

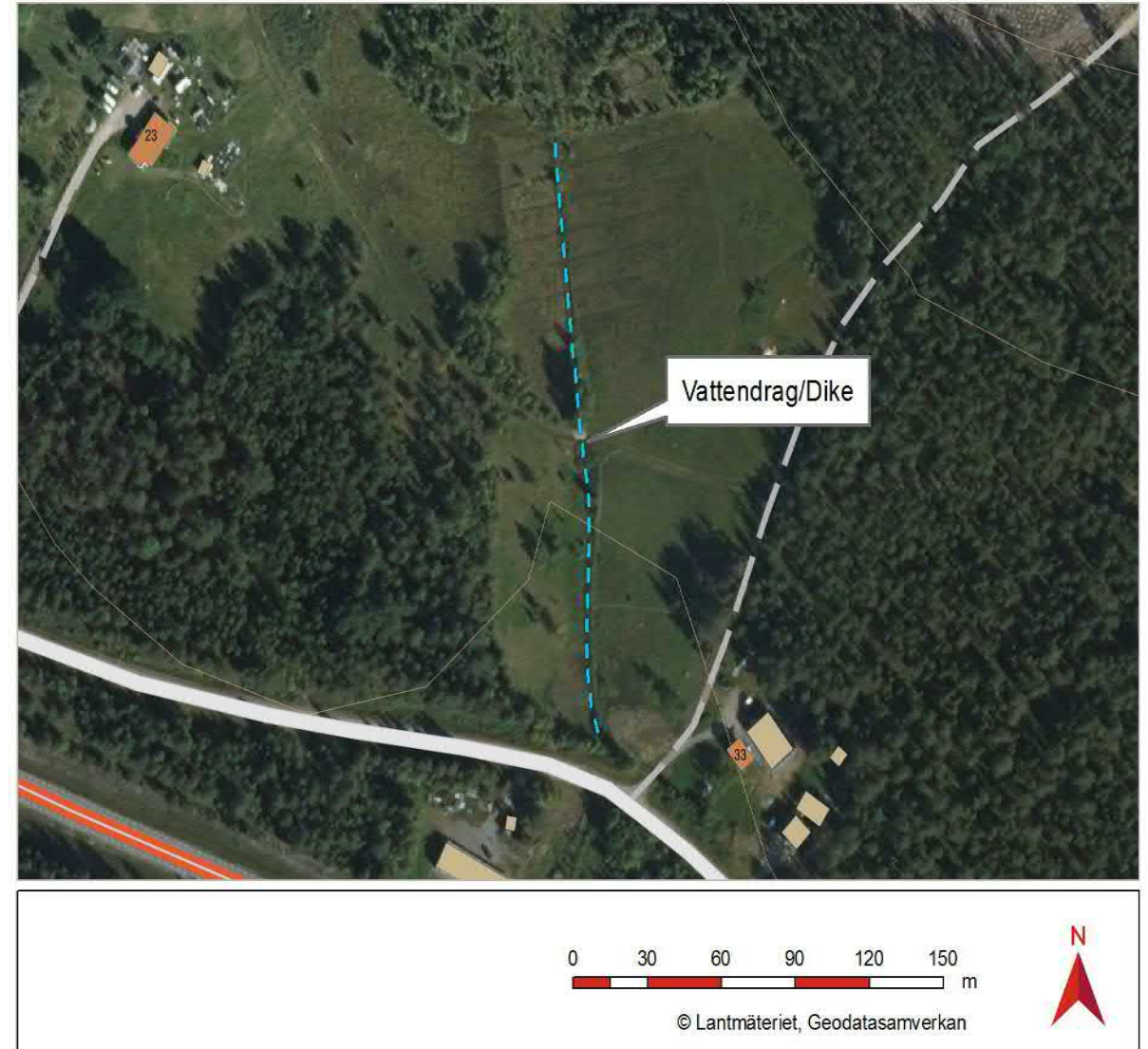


# Generellt biotopskydd

- Småvatten i jordbruksmark – öppet dike
- Korsas av planerad väg, trumma förläggs i diket
- **11 a §** *Inom ett biotopskyddsområde enligt 11 § första stycket 1 gäller förbuden i 11 § andra stycket inte byggande av allmän väg eller järnväg enligt en fastställd vägplan enligt väglagen (1971:948) eller en fastställd järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Lag (2012:441).*

# Vattenverksamhet

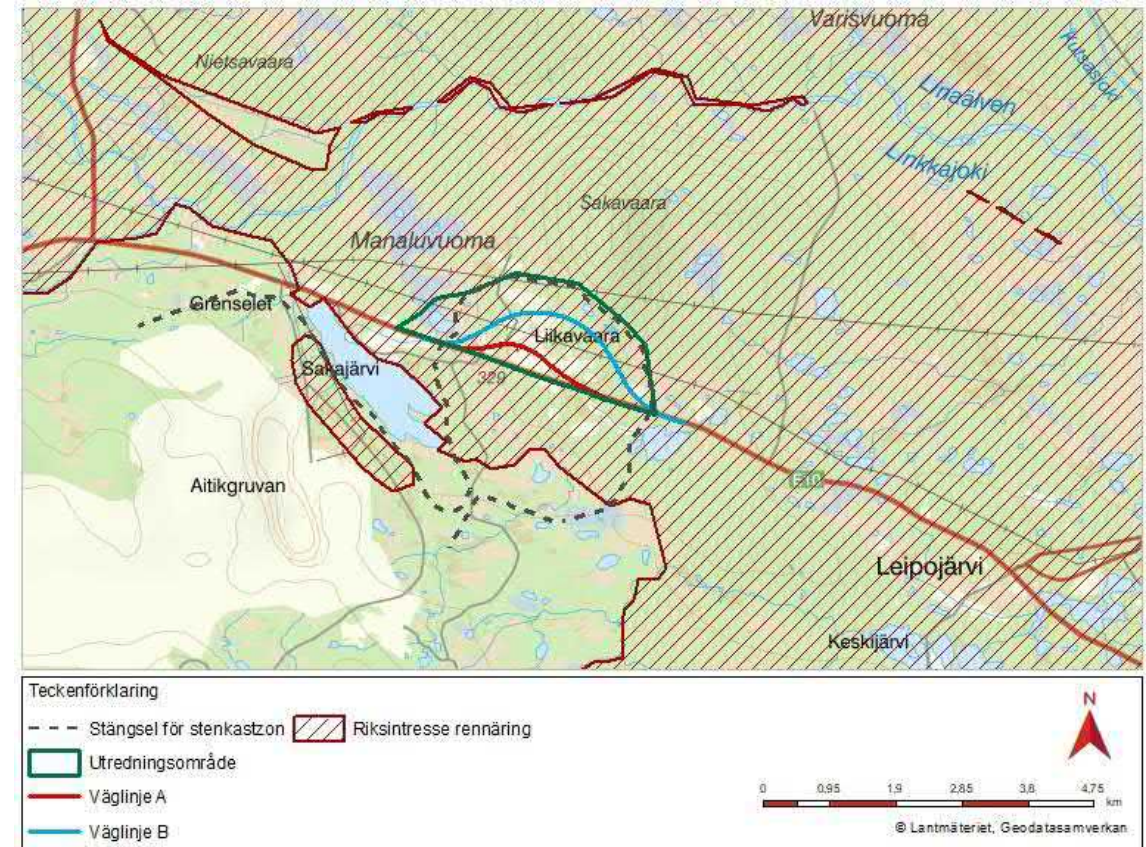
- Anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap. 9a § miljöbalken *kan* bli aktuellt för vattendraget genom jordbruksmark





# Rennäring

- Kärnområde av riksintresse för rennäringsområdet kallat Leipojärvi berörs av projektet.
- Vår- och vinterland för Gällivare skogsameby i området.



# Ren- och viltolyckor

Eftersom Bolidens industriområde blir instängslat på båda sidor E10 skapas öppningar i industristängslet där E10 korsar det.

Om ren eller vilt kommer in på vägen via öppningarna i industristängslet har de svårt att ta sig ut. Därmed ökar risken för ren- och viltolyckor på vägen.

Arbetet med att driva bort ren och vilt från vägen kommer vara otryggt och trafikfarligt.

Effekterna som uppkommer till följd av den instängslade vägkorridoren genom stenkastzonen kvarstår och ska utredas av Trafikverket.

I ett senare skede kommer utformning och skyddsåtgärder undersökas för att begränsa antalet ren- och viltolyckor.



# Masshantering

- Vägdragningen medför ett preliminärt massöverskott på omkring 100 000 m<sup>3</sup>.
- Projektet strävar efter att hitta lokal avsättning för överskottsmassorna.

# Vägrätt

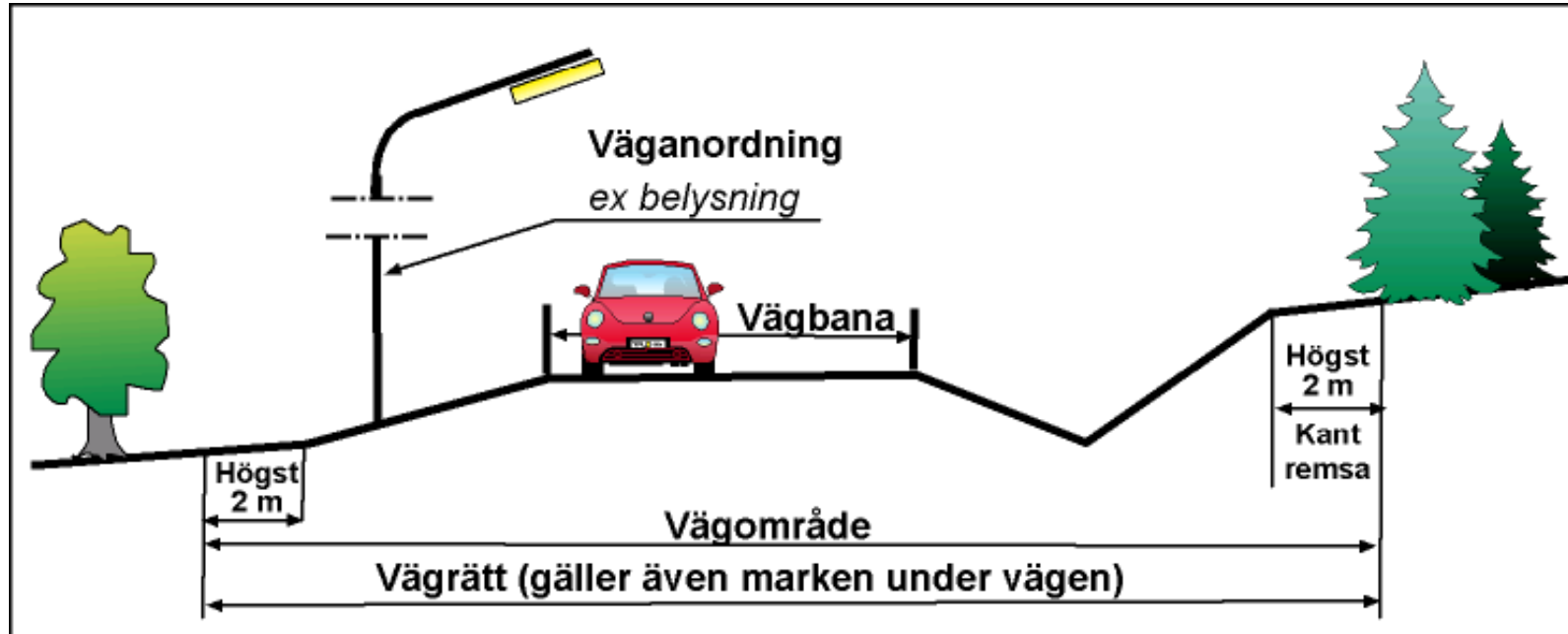
- Vägrätt uppkommer när väghållaren tar i anspråk mark för väg, det vill säga när vägens sträckning över fastigheten blivit utmärkt och vägarbetet påbörjats. ([31 § Väglagen](#))
- Antingen med stöd av fastställd (laga kraftvunnen) vägplan eller med stöd av frivillig markupplåtelse (vid ”små och okomplicerade” projekt)
- Ingen förändring av fastighetsgränser – en belastning på ytan på obestämd tid.
- Vägrätten upphör när vägen dras in. ([32 § Väglagen](#))

# Väglagen 30§

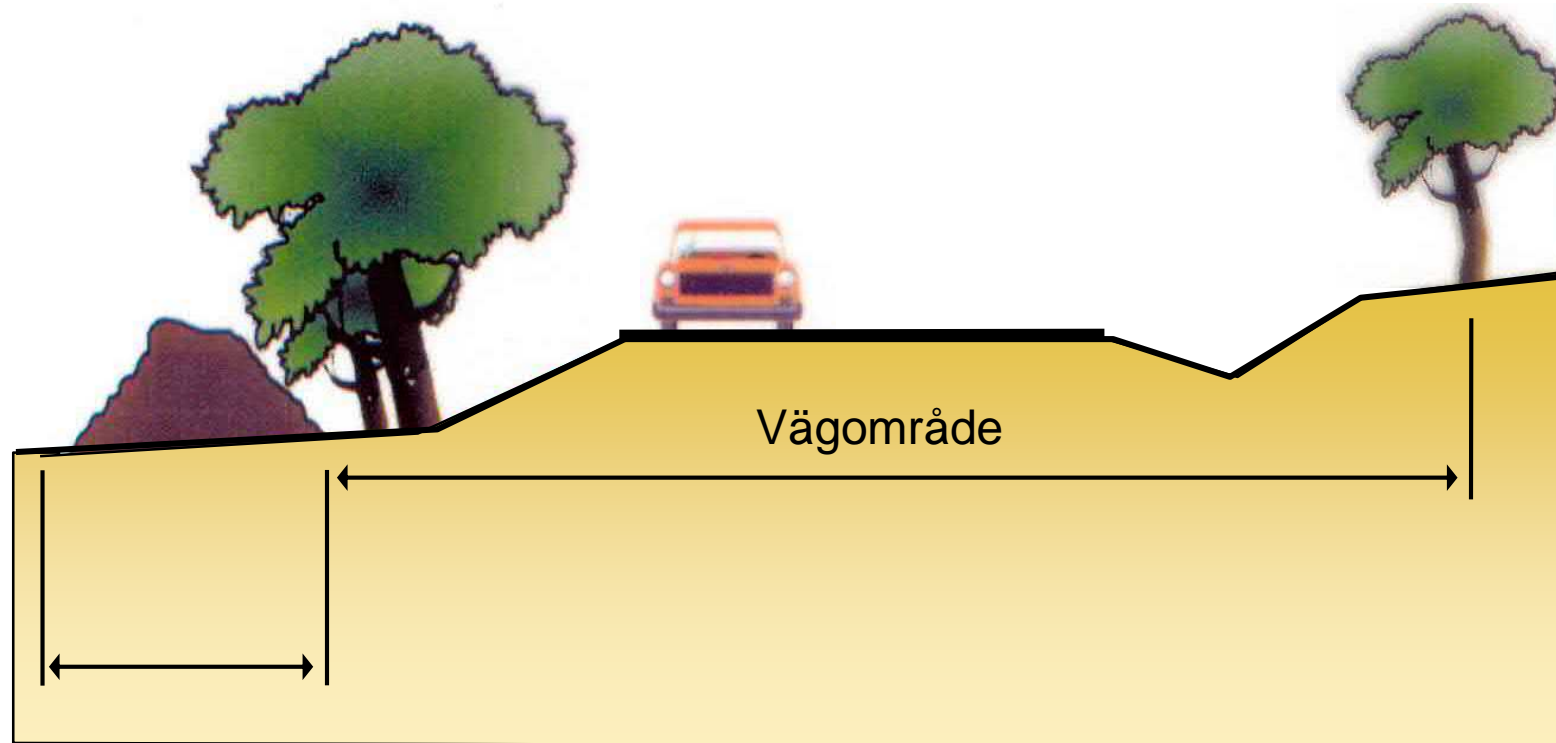
Vägrätt innefattar rätt för väghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för en väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten. I den mån någon inskränkning (inskränkt vägrätt) inte har gjorts i vägplanen, i en skriftlig överenskommelse eller i ett beslut om förändring av enskild väg till allmän, ger vägrätt även i övrigt väghållaren rätt att i fastighetsägarens ställe

1. bestämma över markens eller utrymmets användning under den tid vägrätten består, och
2. tillgodogöra sig alster (träd och annat "grönt") och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Lag (2012:439).

# Vägområde



# Mark under byggtiden – mark för tillfälligt nyttjande under byggtiden.



Yta som används under byggnadstiden, t.ex. för massupplag

# Synpunkter

Synpunkter på samrådshandlingen lämnas **senast 7 april 2020** via:

- Webbformuläret på [www.trafikverket.se/liikavaara](http://www.trafikverket.se/liikavaara)
- E-post till [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)
- Brev till Trafikverket, ärendemottagningen  
Box 810  
781 28 Borlänge

**Märk handlingen TRV 2018/113448**